

Zürich

Nach 40 Jahren Abgas und Dauerlärm geniessen sie jetzt den Park vor ihrer Tür

Ein Jahr Einhausung Schwamendingen Ursula und René Baur lebten direkt über dem Portal des Schöneichtunnels. Nun ist der Verkehr unter dem Deckel. Die Bauarbeiten in der Nachbarschaft gehen aber weiter.

Tina Fassbind

Es gibt in Zürich wohl kein anderes Gebäude, das während Jahrzehnten mehr mitleidige Blicke auf sich gezogen hat als die Liegenschaft direkt über dem ehemaligen Portal des Schöneichtunnels in Schwamendingen. Und genau da, an der Überlandstrasse 62, leben Ursula und René Baur seit 1983.

Über 40 Jahre lang verkehrten direkt unter ihrem Fenster täglich 120'000 Autos auf der A1. Dazu kamen regelmässig Staus im Morgenverkehr und in der abendlichen Stosszeit.

Vogelgezwitscher statt Autolärm

Seit einem Jahr überdeckt der Überlandpark die mehrspurige Fahrbahn. Der Verkehr steckt in der Autobahneinhausung unter dem Park. Für die Baur bedeutet das Vogelgezwitscher, Blumen, Wiesen und ganz viel Grün statt Dauerlärm und Abgase.

Ein Lebensgefühl wie Tag und Nacht sei das, sagt René Baur. «Es ist jetzt sogar so ruhig, dass wir am Abend schon vergessen haben, das Fenster zu schliessen.»

Damals, 1983, bei der Wohnungsbesichtigung, habe er zu Ursula gesagt: «Du glaubst doch wohl nicht, dass ich da einziehe?» Aber drinnen habe er nichts vom Lärm gehört, «und so eine tolle Wohnung mit Cheminée und Bastelraum findet man nicht zweimal», sagt der Rentner.

Vor allem der Grundriss hat es dem Ehepaar angetan: Hinter einer Tür in der Küche versteckt sich ein langer Gang, der zu den Schlafzimmern führt. Sie liegen alle auf der Rückseite des Hauses mit Blick in den begrünten Innenhof. Das war jahrelang die ruhigere Seite. Heute ist es umgekehrt. Der Lärm von der angrenzenden Schwamendingerstrasse fällt wesentlich mehr auf.

Ein wenig fies ist auch der Umstand, dass nun just vor dem Küchenfenster der Baur eine so-



Wohnen seit 1983 an der Überlandstrasse in Schwamendingen: Ursula und René Baur in ihrer Wohnung. Foto: Christian Merz



Früher: Blick auf die A1 aus dem Fenster der Baur. Foto: PD

genannte Notentrauchungsöffnung die Sicht verdeckt. Durch die eckigen Bauten würde der Rauch austreten, sollte es im darunter liegenden Tunnel zu einem Unfall kommen. Die beiden

nehmen das gelassen. «Im Vergleich zu vorher haben wir heute 100 Prozent mehr Wohnqualität», sagt der 86-Jährige.

Eine gute Portion Pragmatismus prägte auch den Alltag des



Heute: Der Überlandpark beginnt direkt vor der Haustür. Foto: Christian Merz

Paars in den Jahren, als die Autobahn noch nicht gedeckelt war. «Die Abgase gehörten halt dazu», sagt Ursula Baur. Bei einem Stau habe es manchmal schon sehr gestunken. «Staus gibts ja im-

mer noch, aber jetzt sehen und riechen wir sie nicht mehr», sagt die 71-Jährige lachend.

Auch als 2017 die Bauarbeiten an der Autobahneinhausung vor ihrem Haus begannen, machten

sich die Baur einen Sport daraus, die Fortschritte genauestens zu beobachten, statt über Lärm zu klagen. «Es nützt ja nichts, sich aufzuregen. Wir wollten schliesslich diesen Deckel», sagt René Baur. Einzig als das alte Tunnelportal weggespitzt wurde, sei es schlimm gewesen. «Ein ekelhaftes Geräusch.»

Die beiden blieben extra bis 3 Uhr wach, um die Montage der Deckenelemente mitzuverfolgen. Sie kamen mit den Bauarbeitern ins Gespräch, brachten ihnen Café und Guetsli und erkundigten sich bei den Bauleitern nach den nächsten Schritten. Als alles fertig gewesen sei, sei es fast ein wenig langweilig geworden, sagen die beiden schmunzelnd.

Doch nach der Baustelle ist in Schwamendingen vor der Baustelle: An mehreren Stellen entlang der früheren Autobahn werden derzeit ältere Gebäude durch Neubauten ersetzt.

Umzug in eine kleinere Wohnung

Die Baugenossenschaft Süd-Ost, welcher auch die Siedlung an der Überlandstrasse gehört, setzt dort das Projekt Tulpenweg mit 165 Wohnungen um. Eine davon könnte ereinst den Baur gehören, denn das Paar möchte in eine kleinere Wohnung ziehen.

Und was geschieht mit den Häusern, die jahrelang über dem Tunnelportal thronen? Laut Fabio Brunetto, Geschäftsführer der Genossenschaft, ist noch nicht entschieden, ob sie saniert oder ersetzt werden. Ein Ersatzneubau müsste zudem von der Generalversammlung genehmigt werden. «Derzeit laufen vertiefte Abklärungen zur Siedlung – unter anderem aufgrund ihrer besonderen Lage», sagt Brunetto.

Denn wie Bilder der Bauarbeiten am Schöneichtunnel zeigen: Die Häuserzeile entstand direkt auf dem Betondach des Portals. Ohne Tunnel hätte das Ehepaar Baur seine Traumwohnung also gar nie beziehen können.

«Auto-Heimatschutz» oder «fairer Kompromiss»

Abstimmung Am 14. Juni entscheidet Zürich über die Parkplatzinitiative. Sie verlangt Ersatz für jeden aufgehobenen Parkplatz im Quartier.

— Darum geht es

Die Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss Ja» verlangt, dass die Stadt Zürich ausreichend öffentliche Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr und für Velos bereitstellt. Die Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund soll nur noch zulässig sein, wenn die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze im selben Quartier jeweils mindestens erhalten bleibt. Als Stichtag gilt der 1. Januar 2025. Zudem soll die Stadt genügend Abstell- und Umschlagplätze für das Gewerbe zur Verfügung stellen.

— Wer ist für die Initiative und warum?

Lanciert haben die Initiative Vertreterinnen und Vertreter von SVP, FDP, Mitte, TCS und Haus-

eigentümerversand. Sie werfen der links-grünen Stadtregierung «radikalen Parkplatzaabbau» und einen «ideologischen Kampf gegen das Auto» vor. Diesen wollen sie mit der Initiative stoppen. Zudem sei es höchste Zeit, dass das Volk konkret über den Parkplatzaabbau abstimmen könne.

Laut den Initianten verschwinden in Zürich Jahr für Jahr rund 1000 Strassenparkplätze in den blauen und den weissen Zonen. In den kommenden zehn Jahren sollen mehr als 10'000 Parkplätze aufgehoben werden, was einem Drittel aller Parkplätze in der blauen Zone entspreche. Für viele Anwohnende und Arbeitnehmende ohne Tiefgarage bedeute dies faktisch ein Autoverbot, selbst wenn sie zwingend auf ein Auto angewiesen seien.

Auch das Gewerbe gerate zunehmend unter Druck. Deshalb sollen öffentliche Parkplätze in den Quartieren erhalten bleiben, auch um dort den Suchverkehr zu verhindern. Für das Ja-Lager ist die Initiative ein «fairer Kompromiss» und weder gegen Velowege noch gegen Bäume gerichtet.

— Wer ist gegen die Parkplatzinitiative?

Der Gemeinderat lehnte die Initiative mit 78 zu 43 Stimmen ab. Nach Ansicht einer Mehrheit von SP, Grünen, AL und GLP stehen der Bevölkerung und dem Gewerbe mit rund 200'000 Parkplätzen ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Eine Bestandesgarantie für Parkplätze in einem Quartier ergebe keinen Sinn in einer sich laufend verändernden Stadt. Die Bedeu-

tung des Autoverkehrs nehme in der Stadt ab, und es gebe immer mehr autofreie Haushalte.

Zudem sei es kein Kompromiss, sondern ein Planungskorsett, den Parkplatzbestand pro Quartier auf den Stand des 1. Januar 2025 einzufrieren. Der Strassenraum müsse dem Verkehrsverhalten der Stadtbevölkerung angepasst werden können, finden die Befürworter. Es sei absurd, die bestehenden Parkplätze im Untergrund von Neubauten nicht zu nutzen und stattdessen «wertvollen öffentlichen Raum für die Lagerung von Autos zu verwenden», wie es im Gemeinderat hiess.

— Warum gibt es keinen Gegenvorschlag?

Für den Stadtrat widerspricht die Stossrichtung der Volksini-

tiative seiner eigenen Verkehrsstrategie und auch gesetzlichen Vorgaben, wie er in der Weisung schreibt. Deshalb lehnt er die Initiative ohne Gegenvorschlag ab. Tiefbauvorsteherin Simone Brander (SP) sprach im Gemeinderat von einer «Ballenberg-Initiative für den motorisierten Individualverkehr» und von «Auto-Heimatschutz».

Die Stadtregierung verweist darauf, dass es seit der Einführung des Planungs- und Baugesetzes 1975 eine Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen auf Privatgrund gebe. Über die Jahrzehnte seien so in Zürich mehr als 200'000 private Parkplätze entstanden.

Gemäss Erhebungen der Stadt wurden seit 2023 rund 6100 zusätzliche private Abstellplätze bewilligt. Im gleichen Zeitraum

hat die Stadt etwa 1050 öffentliche Parkplätze im Strassenraum umgenutzt – zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, des ÖV, der Verkehrssicherheit sowie von Grünflächen. Dennoch gebe es weiterhin rund 42'000 Parkplätze im Strassenraum.

Aus Sicht des Stadtrats würde die Initiative den heutigen Parkplatzbestand auf öffentlichem Grund faktisch einfrieren und dadurch sinnvolle städtische Entwicklungen verhindern. Wenn Parkplätze gestrichen würden, profitiere die Allgemeinheit davon, weil dadurch Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr freigespielt würden. Zudem habe die Stimmbevölkerung diesen Kurs mehrfach gestützt.

Martin Huber